

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

FERNANDO RODRIGO GONÇALVES

A Gestão do Órgão Municipal de Trânsito e
Responsabilidade Civil.

Rio Negro

2011

FERNANDO RODRIGO GONÇALVES

A Gestão do Órgão Municipal de Trânsito
e Responsabilidade Civil.

PROJETO TÉCNICO apresentado à
Universidade Federal do Paraná para
obtenção do título de Especialista em
Gestão Pública Municipal, pólo da
cidade de Rio Negro - PR.
Orientador: Professor João Carlos da
Cunha.

Rio Negro
2011

A Deus pela vida;
A meus pais pela minha educação;
A meu amor, Pamella Christina, pelo companheirismo em todos os momentos;
A meu orientador pelo incansável e paciente acompanhamento;
Aos Funcionários da Prefeitura Municipal de Mafra pela dedicação ao atendimento dos questionamentos;
E a todos que de alguma forma colaboraram com este trabalho.

O que mais sofremos no mundo
Não é a dificuldade. É o desânimo em superá-la.
Não é a provação. É o desespero diante do sofrimento.
Não é a doença. É o pavor de recebê-la.
Não é o parente infeliz. É a mágoa de tê-lo na equipe familiar.
Não é o fracasso. É a teimosia de não reconhecer os próprios erros.
Não é a ingratidão. É a incapacidade de amar sem egoísmo.
Não é a própria pequenez. É a revolta contra a superioridade dos outros.
Não é a injúria. É o orgulho ferido.
Não é a tentação. É a volúpia de experimentar-lhe os alvitre.
Não é a velhice do corpo. É a paixão pelas aparências.
Como é fácil de perceber, na solução de qualquer problema, o pior problema é a carga de aflições que criamos,
desenvolvemos e sustentamos contra nós.

Francisco Cândido Xavier / Espírito: ALBINO TEIXEIRA

RESUMO

Este projeto foi desenvolvido com a intenção de buscar a excelência nas vias municipais, seguindo a idéia de que um motorista gentil e um pedestre educado dependem de uma via bem pavimentada, com calçadas livres de desníveis e buracos, bem sinalizadas, e com meio fio pintado, formando uma imagem agradável aos olhos dos usuários desta via, bem como com um trânsito prático e fluente.

Para que possamos chegar a esta situação, necessitamos de um departamento de trânsito forte, integrado a sociedade e as secretarias municipais, todos focados no desenvolvimento desta idéia.

Este projeto não deve ser tratado como um sonho longínquo, mas sim uma necessidade para todos, já que nosso país vem se desenvolvendo e criando oportunidades que num curto espaço de tempo, pequenos detalhes levados sem a devida atenção, criarão bloqueios ao desenvolvimento urbano de nossas cidades.

This project was developed with the intention of seeking excellence in municipal roads, following the idea that a driver and a pedestrian gentle mannered depend on a well paved road with sidewalks free of holes and gaps, well marked, and painted the curb, forming a nice image in the eyes of users of this pathway as well as a practical and traffic flowing.

So we can get into this situation, we need a traffic department strong, integrated society and municipal offices, all focused on the development of this idea.

This project should not be treated as a distant dream, but a necessity for everyone, because our country is moving forward and creating opportunities within a short time, little details taken without due attention, create blockages to the development of our urban cities.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
1.1 APRESENTAÇÃO / PROBLEMÁTICA.....	7
1.1.1. OBJETIVO GERAL DO TRABALHO	8
1.1.2. OBJETIVO ESPECÍFICO DO TRABALHO.....	8
1.2 JUSTIFICATIVA DO OBJETIVO.....	8
2. REVISÃO TEÓRICO-EMPÍRICA	11
3. METODOLOGIA.....	13
4. A ORGANIZAÇÃO PÚBLICA	18
4.1 DESCRIÇÃO GERAL.....	18
4.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA	18
5. PROPOSTA.....	25
5.1 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA.....	25
5.2 PLANO DE IMPLANTAÇÃO	27
5.3 RECURSOS	28
5.4 RESULTADOS ESPERADOS	28
5.5 RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVO CORRETIVAS.....	29
6. CONCLUSÃO	30
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	32
ANEXOS.....	34

1. Introdução:

1.1. APRESENTAÇÃO/PROBLEMÁTICA:

Em pesquisas realizadas na web, estava registrada a citação de uma frase ocorrida durante a Segunda Guerra Mundial que dizia, “As guerras nunca serão as mesmas, nenhum ser humano é páreo para um carro de combate!”¹, sendo esta fala do então Major George Patton, combatente norte americano da 2ª grande guerra. A grande verdade é que não só o ser humano não é páreo para os carros de combate, mas também a todos os veículos motorizados, pois até o Major George, que sobrevivera a uma das guerras mais sangrentas da história, veio a falecer em um acidente automobilístico, nos EUA, após seu regresso para casa.

Diante da violência do trânsito urbano, até onde tais acidentes são obra do acaso, defeitos mecânicos, ou imprudência dos condutores. Será que muitos acidente não ocorrem por falha do Estado em seu dever de organizar a vida em comunidade.

Este projeto tem por objetivo analisar e propor melhorias ao sistema de gerenciamento de trânsito urbano da cidade de Mafra-SC.

O trânsito urbano deve ser sinalizado e organizado de forma a evidenciar a livre circulação de veículos que trafegam diariamente no local, bem como, facilitar a interpretação e a tomada de decisões de visitantes.

Sabemos que a sinalização viária segue padrões rígidos orientados pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, mas que trazendo para a realidade do dia a dia, acabamos vendo situações de extremo risco para os condutores que, pegos de surpresa em suas desatenções, acabam passando de forma irresponsável em cruzamentos preferenciais, semáforos, vias, contramão, etc, colocando a si e a outrem a risco eminente, ocasionados em muitas vezes, pela falta de organização da sinalização viária.

1 - STEIL, Waldemar Correa. A História do Transporte Urbano no Brasil: Bondes e Trobélus. São Paulo. Editora Pini. 1.984. p. 50

Todas as regras e sinalizações criadas para nortear a circulação na malha viária, geram punições aos condutores quando desrespeitadas.

Por sua vez, o Código de Transito Brasileiro gerou uma obrigatoriedade ao município, devendo este organizar sua malha, não deixando espaço para a omissão dos entes públicos ao regular e manter a circulação das vias.

Sendo assim, este projeto deseja criar uma gestão para o trânsito urbano da cidade de Mafra-SC, transformando a circulação viária mais eficaz e segura para os seus usuários, reduzindo com isso a possibilidade de acidentes automobilísticos por omissão ou erro do gestor municipal, e demonstrando que casos mal resolvidos poderão gerar contra o município, processos jurídicos de ressarcimento de danos.

1.1.1. OBJETIVO GERAL DO TRABALHO:

Este projeto tem por objetivo analisar e propor melhorias ao sistema de gerenciamento de trânsito urbano da cidade de Mafra-SC.

1.1.2. OBJETIVO ESPECÍFICO DO TRABALHO:

Apresentar um projeto de gestão em trânsito de fácil equalização ao sistema de controle viário do município de Mafra, elencando um rol de ações a serem executados pelos responsáveis do trânsito municipal.

1.2 JUSTIFICATIVAS DO OBJETIVO:

Após vários anos trabalhando na área de trânsito, verifiquei que o grande problema em questão é o fato de que o gerenciamento de trânsito não é avaliado com a atenção que realmente o setor necessita.

O mais grave para a segurança do trânsito é nomear pessoas para assumir o seu gerenciamento que além de não possuírem o simples conhecimento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, não conseguem interpretar as necessidades urgentes oriundas do trânsito no dia a dia da circulação de veículos.

Com a emergência das classes sociais brasileiras, bem como a facilitação do crédito para a classe média-baixa, o número de veículos automotores vêm crescendo de forma assustadora diante de uma realidade das vias urbanas.

Ocorre que a fluidez e a segurança do trânsito, que em outrora era problema apenas dos grandes centros, passaram a interferir também em municípios com menos de 100.000 habitantes, e em virtude da falta de planejamento estratégico, o trânsito de pequenas cidades vem se tornando diariamente mais violentos e irracionais.

A representação deste fato encontra-se nos dados estatísticos da EDITORAUTO², que demonstrou que no período de janeiro a março de 2010 e no mesmo período de 2009, houve um acréscimo de 17% no número de automóveis fabricados no Brasil. Levando-se em conta todos os veículos automotores, o crescimento foi de 22,3%, sendo registrados e licenciados 646.418 veículos no primeiro trimestre de 2010 no Brasil.

A tendência destes dados é demonstrada também pelo DENATRAN, que apresentou em suas estatísticas que Mafra – SC possui em 2011, 25.779 veículos registrados, contra 9.857 veículos em 2001, e ainda sofre a influência do trânsito de veículos da cidade vizinha Rio Negro – PR, a qual possui mais 17.785 veículos oficialmente registrados, contra 11.547 veículos em 2001.

Verificamos então que, apenas em Mafra nos últimos 10 anos, houve um aumento de 39% na frota de veículos no município, somados ao aumento de 64% dos veículos do município vizinho, chegamos a conclusão que o trânsito mafrense encontra-se extremamente desatualizado as novas exigências de fluxo viário, já que não foram abertas novas vagas de estacionamento, nem criou-se estratégias de fluxo para desafogar o trânsito no perímetro central do município.

²Estatística da EDITORAUTO de veículos registrados do primeiro trimestre de 2010 - <http://www.editorauto.com.br/estatistica/mercado.htm>

Desta forma, queremos demonstrar que o simples fato de não se alterar o trânsito pelo período de dez anos, já representa um sério risco para a segurança da via, somando isso a obras paliativas e modificações de circulação sem estudos aprofundados, teremos uma bomba relógio, que transformará toda a área trafegável do município em região de risco eminente a acidente.

É nossa intenção mostrar que um simples buraco na via, seja ele causado por deterioramento do pavimento ou aberto para obras de água ou esgoto, assim como placas de sinalização mal instaladas, ruas com sinalização deficitária, a interpretação errada quando da implantação de sinais, a obediência as normas de sinalização horizontal e vertical do CTB, são também atribuições ao setor de trânsito municipal.

Salienta-se que a omissão, negligência, ineficiência ou imperícia em fatos sob sua circunscrição, implicam sim na responsabilização do Executivo municipal, podendo gerar inclusive, perda do erário público em indenizações por perdas e danos a terceiros.

2. REVISÃO TEÓRICO-EMPÍRICA:

O novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB estabelece algumas obrigatoriedades ao Gestor Municipal, sendo analisada diretamente neste trabalho a área técnica vinculada à responsabilização pela sinalização, controle de obras, controle da circulação e controle de instalações de pólos geradores de tráfego na malha viária municipal.

Estas e outras obrigatoriedades dos municípios diante de suas vias públicas estão dispostas no artigo 21 do CTB.

Art. 21. COMPETE aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de

acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Destarte, é obrigação do Município, a conservação da malha viária, onde não só a sinalização vertical (placas) existente deve ser conservada, mas também a integridade da pavimentação ou calçamento, das calçadas, das pinturas de meio fio e faixas orientadoras (sinalização horizontal), bem como a sinalização, autorização e fiscalização de quaisquer obras que trarão obstruções na via.

Quando analisamos a polícia municipal de trânsito, devemos interpretar os fatos de forma localizada, mas que não podem deixar de visualizar as necessidades macro objetivas da política nacional de trânsito que são a segurança, a educação, a mobilidade com qualidade de vida e cidadania, o desempenho e integração, bem como o fortalecimento do sistema nacional de trânsito.

O fato é que a segurança no trânsito vem sendo há muito tempo, um anseio da sociedade brasileira, mas que os dados estatísticos apresentados na mídia vêm demonstrando a ineficiência do poder público na sua efetiva garantia.

Isto vem ocorrendo pelo fato da inobservância das próprias instruções elencadas no Código de Trânsito Brasileiro, bem com nas regulamentações repassadas pelo próprio Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, sendo criada praticamente uma poluição visual de placas desnecessárias, confusas, ineficientes, juntadas a isso, problemas em trevos sem suporte para grandes circulações, erros na sinalização preferencial de vias, vias com a capacidade de fluxo esgotada e falta de projeto de ampliação da capacidade de fluxo automobilístico e de pedestres.

Salientamos que o Gestor do Trânsito Municipal não pode pensar o trânsito utilizando ponto de vista unilateral do condutor de veículo automotor, mas sim de forma a integrar civilizadamente todas as classes utilizadoras da via, evitando com isso, criar exclusões sociais através das ações de governo.

Somando-se a isso, analisamos o texto apresentado em um trabalho da Associação Nacional de Transporte Público:

O uso das vias públicas no Brasil está marcado por relações de incivilidade, nas quais os direitos humanos e da cidadania são raramente respeitados. Como regra geral, os pedestres e ciclistas têm seus direitos ofendidos ou negados, tornando-se “cidadãos de segunda classe”. O mesmo se pode dizer dos idosos e dos portadores de deficiências físicas. As pessoas que utilizam veículos motorizados – principalmente o automóvel – usam o espaço viário como se fosse propriedade privada, implantando, na prática, uma prioridade de uso que não corresponde às regras do trânsito. De outro lado, a impunidade generalizada dos infratores graves dá a este desrespeito o status de direito, uma vez que acaba produzindo na sociedade a noção de que as regras não precisam ser obedecidas e que a prioridade é dos mais fortes. (http://hist.antp.org.br/telas/transito/capitulo1_transito3.htm)

Assim, podemos afirmar que, diante das necessidades para a segurança no trânsito, uma calçada tem a mesmo nível de necessidade que uma faixa de travessia de pedestre ou uma placa de sinalização, ou até uma via livre de buracos e obstáculos, os quais devem ter a mesma atenção nos atos do Gestor Municipal.

Diante destes fatos, podemos dizer que a sinalização de trânsito, seja ela horizontal ou vertical, é a principal arma do Gestor na busca de uma utilização da via mais civilizada pelos automóveis, bicicletas ou pedestres, devendo sempre ser norteada por 7 princípios elencados pelo DENATRAN, que são:

- 1) Legalidade;
- 2) Suficiência;
- 3) Padronização;
- 4) Clareza;
- 5) Precisão e Confiabilidade;
- 6) Visibilidade e Legibilidade;
- 7) Manutenção e Conservação.

É claro, portanto, que não adianta uma cidade possuir inúmeras placas de sinalização que fujam dos princípios acima citados, onde podemos indicar como por exemplo a criação de placas com cores inexistentes no CTB, indicando locais ou rotas com símbolos sem a orientação legal, ou ainda a colocação de placas de advertência para redutores físicos de velocidade (lombada) inexistentes.

Isto gera na população uma forma de desconfiança e descrédito diante dos sinais que deveriam trazer segurança, colocando a população em perigo eminente de acidente, já que as placas não possuem mais sua função principal que é a regulamentação ou orientação da via.

O Manual Brasileiro de Sinalização do Trânsito (2007) nos diz que “[...] a sinalização deve ser reconhecida e compreendida por todo usuário, independentemente de sua origem ou da frequência com que utiliza a via”.

Portanto, não cabe ao Gestor do Trânsito, ações amadoras e improvisadas diante dos problemas da via de sua circunscrição, já que as ações do governo são englobadas no rol de ações passíveis de condenação pelo Código Civil Brasileiro:

Art. 927 Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único: Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Já, Celso Antônio Bandeira de Mello, nos relata sobre a responsabilidade objetiva do Poder do Estado quando diz:

[...] há largo campo para a responsabilidade subjetiva no caso de atos omissivos, determinando-se, então, a responsabilidade pela teoria da culpa ou da falta de serviço, seja porque este não funcionou, quando deveria funcionar, seja porque funcionou mal ou funcionou tardiamente (Curso de Direito Administrativo, Malheiros, 11ª ed., 1999, pág. 689).

Para nos elucidar sobre o fato da responsabilidade civil objetiva ou subjetiva, nos cabe demonstrar o seguinte texto:

Quando o dano foi possível em decorrência de uma omissão do Estado (o serviço não funcionou, funcionou tardia ou ineficientemente) é de aplicar-se a teoria da responsabilidade subjetiva. Com efeito, se o Estado não agiu, não pode, logicamente, ser o autor do dano. E se não foi o autor, só cabe responsabilizá-lo caso esteja obrigado a impedir o dano. Isto é: só faz sentido responsabilizá-lo se descumpriu dever legal que lhe impunha obstar o evento lesivo. Deveras, caso o poder Público não estivesse obrigado a impedir o acontecimento danoso, faltaria razão para impor-lhe o encargo de suportar patrimonialmente as conseqüências da lesão. Logo, a responsabilidade estatal por ato omissivo é sempre responsabilidade por comportamento ilícito. E sendo responsabilidade por ilícito é necessariamente responsabilidade subjetiva, pois não há conduta ilícita do

estado que não seja proveniente de negligência, imprudência ou imperícia (culpa) ou, então, deliberado propósito de violar a norma que o constituía em dada obrigação (dolo). Culpa e dolo são justamente modalidades de responsabilidade subjetiva. (APUD Rui Stocco, *Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial*. P. 272)

Desta forma, a simples omissão do município em manter sinalizadas vias com buracos causados por obras, que por este motivo venham a causar acidente automobilístico, por exemplo, pode gerar direito de ressarcimento contra o Município, mesmo que esta obra seja de terceiros, mas que por obrigação do CTB, deveria ter sua fiscalização e sinalização pelo Gestor Público, conforme exemplo tirado do julgamento do 1º Tribunal de Alçada Cível do Estado de São Paulo.

Ementa: RESPONSABILIDADE CIVIL - Acidente de trânsito - Ocorrência provocada por buraco existente na via pública e que não estava devidamente sinalizado quando do evento - Responsabilidade do Município configurada, nos termos do art. 37, § 6º, da Constituição Federal - Indenizatória procedente - Recurso da ré improvido (Data do Julgamento: 30/01/2003 - Relator: Sebastião Thiago de Siqueira).

E desta forma, não podemos deixar de citar o constante no artigo 37, § 6º, da Constituição Federal, onde claramente nos norteia diante da responsabilidade do Estado para com seus usuários, estabelecendo que:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

§ 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Já no estado de Santa Catarina, encontramos no sitio www.edl.adv.br, jurisprudência onde o município de Correia Pinto – SC apelou junto ao Tribunal de Justiça de Santa Catarina, alegando culpa exclusiva do condutor do veículo sinistrado, sendo condenado a pagar indenização por deixar de conservar a via de rolamento, ocasionando acidente automobilístico, conforme segue abaixo.

Ementa: APELAÇÃO CÍVEL - RESPONSABILIDADE CIVIL - ACIDENTE DE TRÂNSITO - BURACO EM VIA PÚBLICA - SINALIZAÇÃO INSUFICIENTE E INADEQUADA NO LOCAL - OMISSÃO DA MUNICIPALIDADE - ALEGAÇÃO DE CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA - AUSÊNCIA DE PROVAS - DANOS MORAIS E MATERIAIS DEVIDAMENTE COMPROVADOS - SENTENÇA MANTIDA - RECURSO DESPROVIDO. Buraco em via pública. Sinalização insuficiente e inadequada no local. DECISÃO: Ante o exposto, nega-se provimento ao recurso.(Tribunal de Justiça de Santa Catarina – TJSC publicado em 12/03/2010 Apelação Cível n. 2007.056790-3, de Correia Pinto Relator: Des. Cláudio Barreto Dutra.)

É indispensável salientar que os exemplos de condenação citados, dizem respeito a um fato simples, porém corriqueiros nas cidades, que é o fato da abertura de buracos para conserto de tubulações de água e esgoto os quais são deixados com sinalização ineficiente ou ausente, acarretando acidentes automobilísticos, mas que pode ser estendido a qualquer outro fato de ineficiência ou ausência da gestão no trânsito de sua circunscrição.

Desta forma, a proposta deste trabalho é a criação de um rol de ações a serem tomadas pela gestão municipal, com intuito de, não só prevenir acidentes, mas também transformar a via em um ambiente seguro para pedestres, ciclistas e condutores de veículo automotor.

3. METODOLOGIA:

Este projeto tomou por base a metodologia de pesquisa qualitativa, buscando através de um levantamento fotográfico de diversas áreas da cidade de Mafra – SC, as falhas de sinalização horizontal e vertical, problemas relacionados à via e as calçadas, falta de segurança nas faixas de travessia de pedestres, afunilamento na via causado por estacionamentos na via.

Posteriormente, o levantamento fotográfico foi identificado, localizado e analisado, sendo demonstradas aos olhos da luz da legislação vigente, as falhas e responsabilidades do Município.

Concluiremos com a apresentação de um projeto para padronização da implantação e manutenção da sinalização viária, fiscalização de obras em vias públicas e calçadas, sinalização de obstáculos, e normas para que empresas, concessionárias ou mesmo contribuintes possam executar qualquer obra que possa originar obstáculos na via ou na calçada.

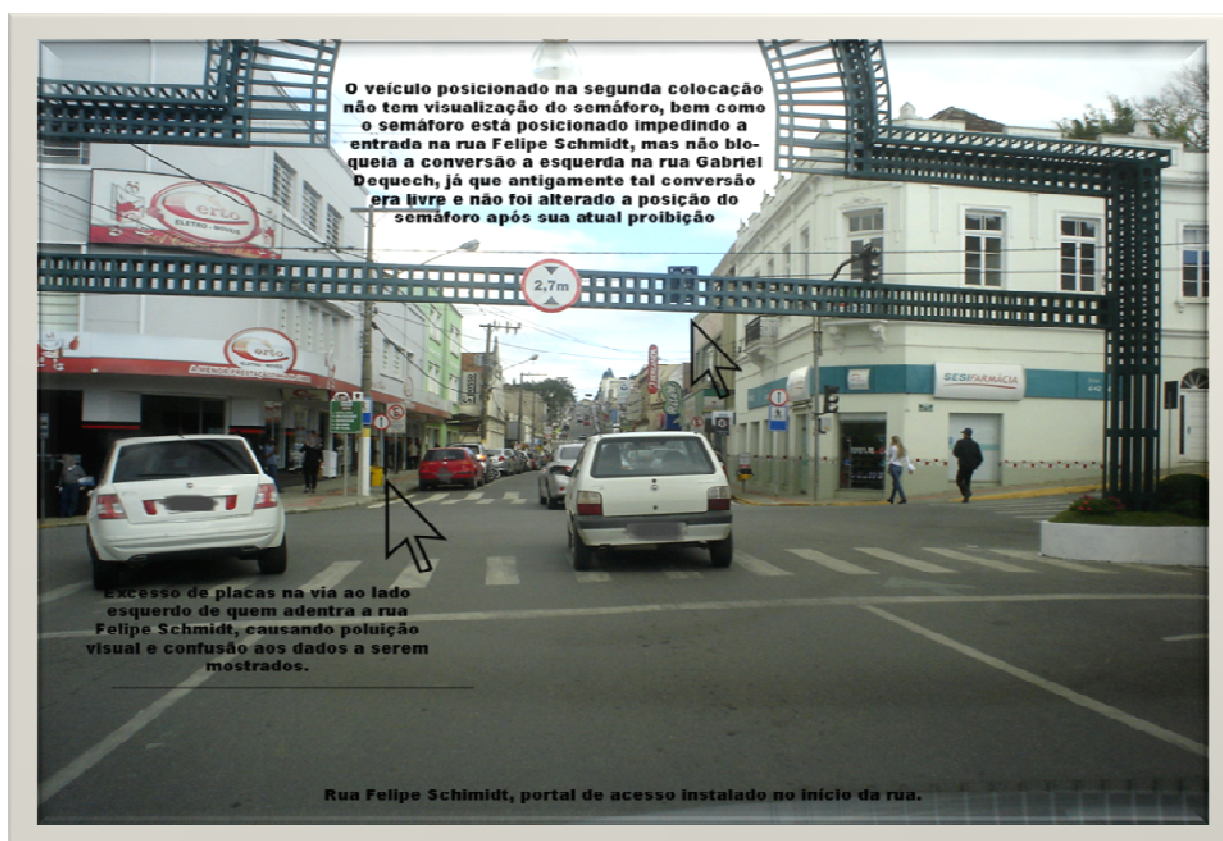
4. A ORGANIZAÇÃO PÚBLICA:

4.1. DESCRIÇÃO GERAL:

O projeto foi realizado junto a Prefeitura Municipal de Mafra – SC, através de consulta ao setor de fiscalização de postura e obras, bem como ao departamento de trânsito, sendo realizado também, levantamento fotográfico das principais ruas e avenidas da cidade.

4.2 - DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA:

Através de levantamento fotográfico da cidade de Mafra – SC, tentaremos diagnosticar os problemas mais urgentes visualizados na organização do trânsito viário local.



Ao visualizarmos a foto acima, verificamos uma série de erros que podem vir a causar acidentes automobilísticos em virtude da falta de esclarecimento das indicações do Gestor Público ao condutor de veículo bem como ao pedestre.

Primeiramente existem várias placas aglomeradas ao lado esquerdo do início da rua Felipe Schmidt, que conforme o veículo parar, não terá acesso a visualização de três placas, que são a de passagem de pedestre, a placa de sentido único em uma via, e a placa proibitiva de estacionamento para cargas e descargas realizadas por caminhões durante um período determinado.

Em segundo lugar, encontramos um problema grave com relação ao posicionamento do semáforo, o qual está localizado do outro lado da rua, impedindo apenas o acesso a rua Felipe Schmidt, deixando a conversão a esquerda livre.

Este problema, em caso da visita de condutores de outros municípios, será a interpretação a ser dada ao semáforo, tanto que este posicionamento foi escolhido desta forma porque tal conversão era permitida, só que com a retirada da placa de permissão pelos gestores da época, não se modificou a posição da sinaleira.

Ainda ligado ao problema do semáforo, visualizamos que o segundo veículo parado na via, não tem acesso à sinalização, podendo este, por falta de atenção, cruzar o semáforo de forma equivocada, já que a construção de um portal está servindo de obstáculo à sinaleira.

Cabe também acrescentar que, em terceiro lugar, foram pintadas faixas de travessias de pedestres nos quatro cantos do cruzamento, causando um perigoso fluxo de pedestres, já que não há sinalização junto aos semáforos dando tempo de passagem às faixas, portanto, transformando tais faixas em sinalizações perigosas, já que o veículo após iniciar a travessia do cruzamento, poderá parar logo em seguida, causando o bloqueio não só da via onde trafega, mas também ao próprio cruzamento. Outro grande problema é a falta de padronização e as localizações das faixas de travessias de pedestres, porque se analisarmos as imagens aqui expostas, verificaremos que no cruzamento da rua Felipe Schmidt com a rua Pereira Oliveira, sendo a rua Felipe Schmidt uma via com duas pistas de rolamento de sentido único, podemos salientar que, a disposição das faixas de travessia de pedestres está equivocada, já que o condutor de veículo postado na rua Pereira Oliveira, aguardando a melhor oportunidade segura para adentrar na pista de rolamento da rua Felipe Schmidt, terá toda a sua atenção voltada para a origem dos veículos da referida rua, sendo assim, a faixa de travessia de pedestre perdeu sua principal

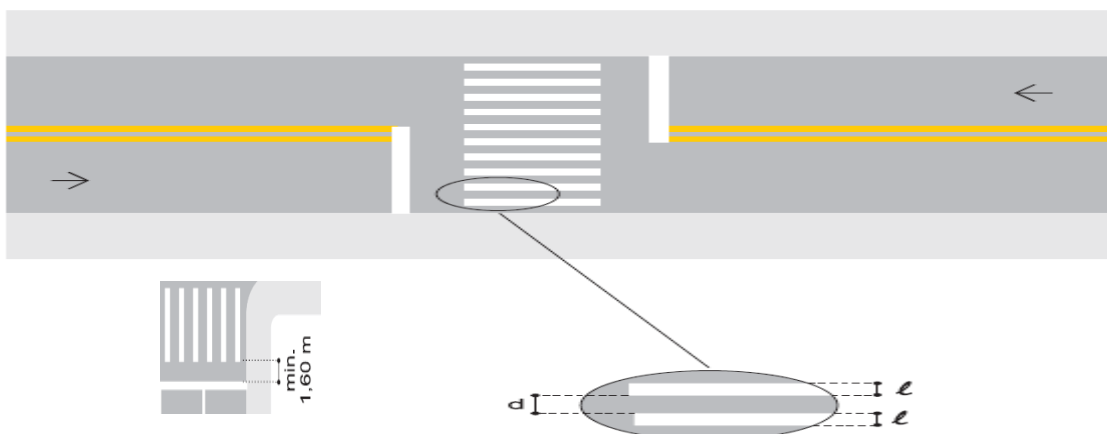
função, pois até por extinto da defesa contra o perigo, o motorista só vai ter sua atenção voltada a faixa quando já estiver em movimento e muito próximo da faixa.



Outro fato a ser salientado, é a exigência de padronização na faixa de contensão de veículos e na própria faixa de travessia de pedestres, pois vejamos o que o manual de sinalização do DENATRAN nos orienta:

Dimensões:

A largura (l) das linhas varia de 0,30 m a 0,40 m e a distância (d) entre elas de 0,30 m a 0,80 m. A extensão mínima das linhas é de 3,00 m, podendo variar em função do volume de pedestres e da visibilidade, sendo recomendada 4,00 m (Manual Brasileiro de Sinalização volume IV, marcas de travessias, pag. 47).



(Manual Brasileiro de Sinalização volume IV, marcas de travessias, pag. 39)

Os usuários da via, sejam pedestres ou condutores, necessitam olhar para uma faixa de pedestres e confiar na segurança por ela proporcionada, caso contrário o pedestre não vai passar na faixa porque não está bem localizada, nem em dimensões mínimas, nem tão pouco trazendo a segurança necessária, bem como, os condutores de veículos deixam de respeitar as faixas porque os pedestres não a utilizam corretamente.



Para que estas faixas de travessias de pedestres não seja ignoradas, além de suas medidas padrões, é necessário também que não se encontre situações em que a faixa de pedestre seja a ultima coisa a ser notada pelo condutor de veículo, pois o mesmo necessita cuidar inicialmente dos obstáculos da via criados pela deterioração da camada asfáltica.

Em seqüência ao levantamento fotográfico, flagramos também buracos em condições perigosas, como curvas, em pista estreita e próximos a pontos de ônibus, trazendo perigo ao fluxo normal de veículos, bem como ao de pedestres, já que em uma manobra rápida de motorista desatento, um veículo poderia ser arremessado contra outro de sentido contrário ou mesmo sobre a calçada.



Em caso de possíveis acidentes, o poder executivo municipal poderá ser acionado e possivelmente condenado a indenizar os envolvidos por terem agido de forma negligente na manutenção das vias sob sua responsabilidade.



Aproveitando o foco sobre a convivência harmoniosa entre pedestres e veículos automotores buscada pelo CTB, o gestor do trânsito deve proporcionar a todo momento respeito ao fluxo seguro de pedestres sobre as calçadas, já que é obrigação do gestor fiscalizar o depósito de quaisquer produtos sobre a via ou calçadas, sendo que em casos de não fiscalização do poder público, passa a ser responsável da referida ação.

O fato é simples de fiscalizar, por tratar-se de pontos fotografados em vias principais do município, mas o que vemos é a constante obstrução do fluxo de pedestres sobre as calçadas por objetos diversos, obrigando o seu deslocamento para a área de estacionamento de veículos, bem como para a própria área de tráfego de automóveis das vias, conforme demonstraremos nas imagens flagradas no perímetro urbano da cidade de Mafra - SC.

O que se ressalta e o fato de obstrução de calçadas são seguidos pela falta da exigência de sua confecção, ou seja, ruas principais da cidade com área destinada para pedestres inexistentes, causando com isso um grave problema de segurança dos pedestres.

Em conformidade com as exigências do CTB, as placas de sinalização de trânsito servem para orientar de forma direta, os condutores e pedestres de uma via para obrigá-lo ou advertido a realizar ou não uma manobra.



Quando as sinalizações viárias tornam-se confusas ou inadequadas, passam a não mais surtir efeito entre os usuários da via, já que não as consideram necessárias e sem credibilidade a ponto de acharem perda de tempo sua interpretação durante a condução dos veículos.



Vemos na foto abaixo, uma sequencia de imagens onde ficam nítidas a situação onde placas de obrigação ou advertência estão mal colocadas ou inexistentes, ou ainda posicionadas em locais onde não existem obstáculos, gerando descredibilidade em todo o sistema de sinalização viária de um município,

transformando em um caos a movimentação dos veículos e dos pedestres, que transitam pelas vias tentando adivinhar os perigos ou obstáculos da via.



De igual forma, a proibição de estacionamento para caminhões na rua Gabriel Dequesh tornou-se inútil, pois o posicionamento das placas de fim da proibição até estão corretas, mas as placas no início da via ou mesmo ao meio da área onde existem a proibição são inexistentes, causando confusão e o descumprimento da determinação, deixando os agentes de trânsito impossibilitados de realizar as notificações devidas em virtude do descumprimento do CTB por parte do Gestor Público.

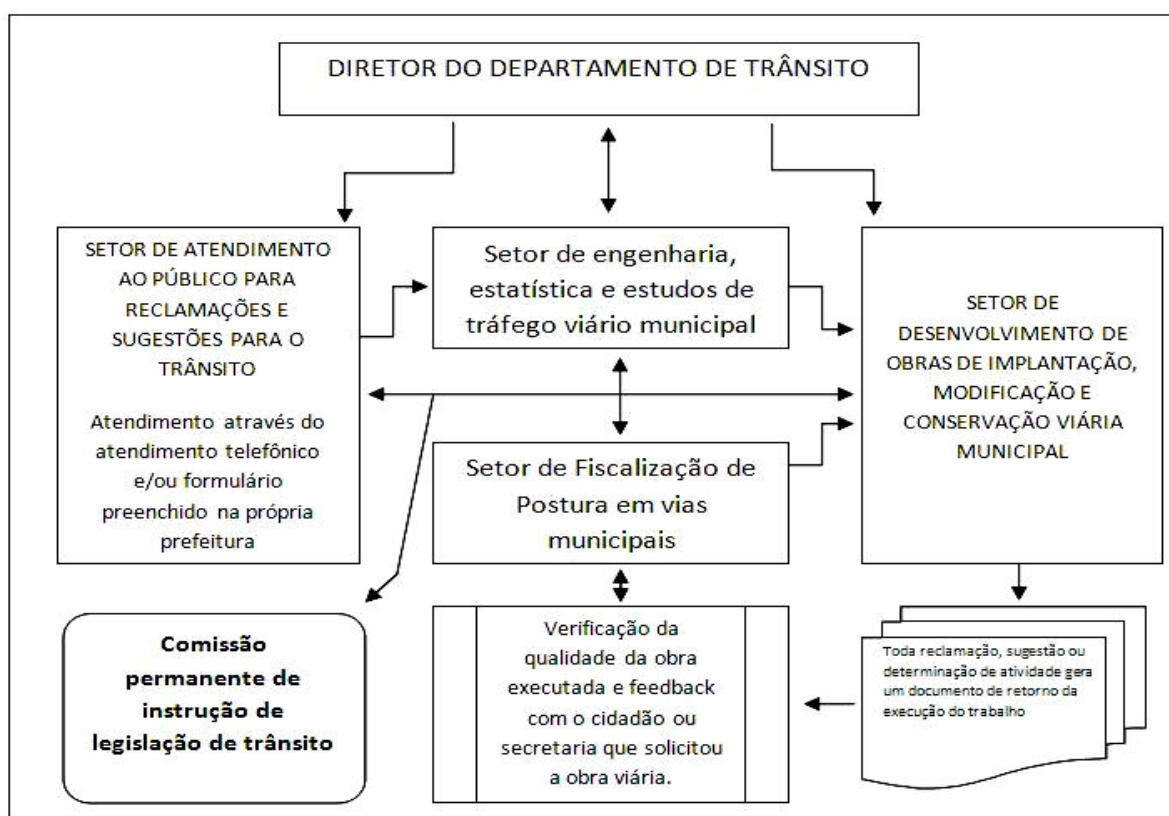


5. PROPOSTA:

5.1. DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA:

A proposta desenvolvida para este projeto é a reestruturação do departamento de trânsito municipal, trazendo toda a sociedade representada para as reuniões do Conselho Municipal do Trânsito, bem como criar um grupo de trabalhadores que gradativamente tornem-se especialistas na manutenção do trânsito local.

Como primeiro passo, a criação através de decreto municipal da nova estrutura do departamento de trânsito, criando as autonomias institucionais e a grade com as necessidades funcionais prevendo a lotação nos quadros de funcionários do município, bem como o quadro de cargos comissionados.



Dividindo o departamento de trânsito em quatro partes, o diretor teria uma racionalização das tarefas, bem como um gerenciamento facilitado, sendo que as tarefas teriam um caminho previamente estipulado, já que os serviços a serem

desenvolvidos pelo setor ou seria oriundo de ordens do diretor ou setor de engenharia e estatística, ou através do setor de atendimento ao cidadão.

O setor de fiscalização teria responsabilidades sobre a fiscalização da via urbana, mas sem a responsabilidade dos serviços estatísticos e burocráticos, ficando desta forma sob sua responsabilidade todos os levantamentos de campo, desde as notificações por depósito de materiais em calçadas ou pistas de rolamento, obstrução ou interrupção do fluxo na via, fiscalização na execução de serviços e apontamento da falta ou inoperância de sinalizações de trânsito e fiscalização de obras de terceiros com influencia sobre a via.

Da mesma forma que o setor de fiscalização, o setor de execução de obras só teria esta função, não sendo necessário preocupar-se com a área burocrática, ficando de sua responsabilidade apenas a execução do relatório de conclusão de serviço, o qual seria analisado pelos setores de fiscalização e o de engenharia, estatística e estudos viários.

A comissão permanente de instrução é a união entre diversos setores do Executivo Municipal, como a secretaria de educação, setor jurídico, ouvidoria, membros do conselho municipal de trânsito, bem como instrutores de entidades externas, os quais discutirão com os setores de execução, fiscalização, e membros do setor de atendimento, visando à evolução profissional e um maior engajamento de todos os membros do departamento.

Após a estruturação do departamento, o segundo grande passo é a elaboração e execução de normas que orientem a postura dos munícipes e usuários da via.

Um exemplo destas normas de postura é a obrigatoriedade da construção de calçadas pelos proprietários de imóveis que possuam ruas pavimentadas, ou a construção pela prefeitura com ressarcimento do valor no IPTU do ano subsequente, sendo que a referida norma já existe em Mafra desde 1982, mas não é executada por falta de previsão orçamentária.

Outra necessidade de orientação, seria a obrigatoriedade do uso de coletores para restos de podas, jardinagem ou entulhos de construção, bem como a prévia liberação do departamento para que construções que necessitem isolamento de parte ou de todo o passeio, seja previamente sinalizado com proibição do estacionamento de veículos no local, para que o passeio possa ser transferido de forma segura ao acostamento da via.

Outro grande passo para a segurança das vias é o desenvolvimento de uma cartilha de exigências de segurança para a realização de obras que venham a obstruir calçadas ou vias de rolamento, como padronização do tamanho e quantidade de cones, placas e fitas de isolamento para a sinalização viária, placas com escritas de advertência móvel, sistemas de iluminação nos veículos que executarem algum tipo de obra.

Traríamos também, a modificação do plano diretor do município, orientando através de prazo pré determinado, que a empresa responsável pela manutenção do sistema de água e esgoto no município readequasse o sistema de distribuição dos canos de água e esgoto obrigatoriamente sob as calçadas, e não nas vias de rolamento, a fim de não impedir o fluxo de veículos no local.

5.2. PLANO DE IMPLANTAÇÃO:

Como primeira etapa de implantação, sugerimos a criação do cargo de diretor do departamento municipal de trânsito, bem como a criação do cargo para dois funcionários que poderiam ser locados para o atendimento ao público, três funcionários para o setor de engenharia, estudos e estatísticas, devendo um deles ter formação de engenharia e dois funcionários para o setor de fiscalização.

Os setores de engenharia, e de fiscalização devem possuir funcionários concursados.

Para o setor de execução, deveriam ser alocados no mínimo de oito pessoas, que seriam divididos em dois grupos, os quais ficariam responsáveis pela manutenção e implantação de placas de sinalização, pintura viária, colocação e retirada de sinalizações móveis para balizamento de obras e obstruções na via, etc.

A comissão permanente de instrução seria montada obrigatoriamente pelo diretor do departamento de trânsito, num prazo máximo de noventa dias da criação da nova diretoria, tendo o quadro de instrução sugerido e supervisionado pelo setor de engenharia, estatística e estudo do tráfego.

Outra fase subsequente seria a modificação ou criação das leis que possibilitassem ao gestor municipal, exigir a postura das ações das pessoas físicas e jurídicas diante das vias urbanas do município, já impondo as penalidades pecuniárias pela desobediência.

Neste sentido seriam balizadas todas as ações como a exigência da construção das calçadas em vias pavimentadas, a colocação de sinalização em obras que venham a obstruir calçadas ou vias, a exigência da comunicação de quaisquer serviços que possam causar transtorno viário, dentre outros.

Para facilitar a implantação das novas medidas, seriam elencadas as ruas principais do município, bem como estipulados prazos para que tanto a diretoria de trânsito, assim como os proprietários de terrenos lindeiros, iniciassem as obras necessárias, devendo em um determinado momento, haver a ampliação das ruas cobertas pelas referidas medidas, até que todo o município tenha se adequado as novas medidas.

5.3. RECURSOS:

Para que não haja desrespeito a lei de responsabilidade fiscal, os funcionários alocados no departamento de trânsito deveriam ser voluntários para serem transferidos de outras secretarias para esta, evitando-se com isso, gastos com a contratação de novos funcionários que em teoria já trabalham com o mesmo serviço, mas em outros setores.

A secretaria de administração, juntamente com a de finanças, faria um estudo em caráter emergencial, para as novas necessidades financeiras do departamento de trânsito, salientando que o município já recebe um percentual, através do convênio de trânsito, das multas aplicadas em sua circunscrição. Sendo que em ato contínuo, seria destinada dotação orçamentária, bem como readequação do plano plurianual PPA.

5.4. RESULTADOS ESPERADOS:

Inicialmente, esperamos atender as reclamações e necessidades da população Mafrense diante de problemas emergenciais, principalmente com a conservação das vias públicas e a falta de sinalização viária.

Como segunda meta, atingiríamos a profissionalização das ações tomadas pela diretoria, obtendo uma padronização de ação, bem como uma resposta rápida diante de novos fatos que venham a contrariar as exigências legais.

O setor de engenharia estatística e estudos viários, desenvolveria um controle estatístico de todas as ações tomadas pela diretoria, procurando coletar dados para comprovação da satisfação ou não dos cidadãos, trazendo a real situação das vias urbanas diante do crescimento da demanda de uso e suas necessidades.

5.5. RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVO-CORRETIVAS:

Como cidades consideradas de pequeno ou médio porte são consideradas de difícil modificação nos costumes arraigados, uma modificação radical pede um certo grau de coragem dos gestores municipais.

A reurbanização das cidades e o melhoramento do trânsito passam pela criação de calçadas, reorganização de estacionamentos, modificação dos sentidos de vias, criação de estacionamento rotativo, incentivo para ampliação e criação de novas áreas comerciais, sendo que esses assuntos muitas vezes enfrentam resistência, desta forma as decisões devem ser amparadas dentro da legalidade.

Cabe ao gestor público, munir-se dos projetos para a readequação do município, previamente discutida pelo conselho municipal de trânsito e a diretoria de trânsito, para que juntos possam provar a real necessidade das obras, bem como as melhorias que serão alcançadas no curto, médio e longo prazo.

Salientamos também, a necessidade do engajamento de todos os membros do departamento de trânsito, bem como uma política clara de desenvolvimento e supervisão por parte do seu diretor, para evitar perda de tempo em reorganizar ações mal planejadas, ou até a criação de segmentos contrários as reformas pretendidas dentro do próprio setor.

6- CONCLUSÃO:

O trânsito em cidades de pequeno e médio porte está se transformando em um grande problema, já que o crescimento da frota em virtude da melhoria das condições financeiras dos brasileiros é real e esmagadora.

Trabalhamos com uma realidade nova para muitos gestores, que não vislumbravam uma necessidade de organização tão incisiva diante da administração pública.

Desta forma, quanto antes for descoberta e solucionada a atual situação caótica do trânsito, menor será o investimento, bem como, o prejuízo com problemas jurídicos de indenização por danos morais e materiais contra o município.

Não há formulas secretas ou necessidade de visionários para realizar a chamada sinalização viária, já que o CTB – Código de Trânsito Brasileiro nos mostra todas as saídas legais para a situação viária nos municípios, sendo assim, cabe ao gestor público facilitar a vida dos moradores e visitantes de seu município, utilizando-se da manipulação do sentido da via, regras de estacionamento, preferenciais em cruzamentos e criação de áreas exclusivas para pedestres.

Cabe lembrar que o trânsito de veículos e pedestres é uma questão técnica e realizada de forma a garantir o melhor fluxo possível, assim como o maior conforto e segurança possível para todos condutores de veículos e transeuntes.

De forma alguma o gerenciamento do trânsito pode ser visto apenas com olhos da vantagem comercial, ou favorecimento de estacionamento para valorização deste ou daquele ponto, ou até mesmo sofrer influencias políticas em suas decisões, já que normalmente estas pressões não possuem relevância técnica para o melhoramento do local e correm o sério risco de se transformar em desperdício do dinheiro público e propiciar resultados ineficazes.

Concluimos desta forma, que no gerenciamento do trânsito urbano, o gestor público deve antes de iniciar qualquer modificação, prever todos os problemas possíveis, desde o material a ser utilizado como no espaço a ser ocupado. Isso evita que ao termino da obra, descubra-se, por exemplo, que a tangencia prevista para a passagem de um veículo de pequeno porte, seja impossível de ser executada por um ônibus de transporte coletivo.

Esta mesma previsão deve ser feita nos projetos a serem licitados, para que não haja necessidade de modificação das obras e a necessidade de aditar orçamento já em processo de execução, podendo ocasionar gastos desnecessários ao erário público.

É fundamental para o desenvolvimento da gestão da diretoria de trânsito, que o chefe do poder executivo entenda que o departamento de trânsito deve ser transformado em um setor de profissionais extremamente qualificados para executar suas atividades. Isso gera um trânsito mais harmonioso e sem idéias estapafúrdias que não solucionam nenhum problema, pelo contrário, geram outros transtornos a população e desperdício de dinheiro.

O trânsito em vias urbanas, seja de pedestres, bicicletas, motocicletas ou veículos pesados ou de passeios, devem ter por parte do gestor público, a mesma atenção e um cuidado constante para que as regras e normas legais sejam seguidas, evitando com isso o desgaste da máquina operacional em procedimentos para conserto de equívocos cometidos.

Referências Bibliográficas:

- BOLDORI, Reinaldo e Ricardo Alves da Silva, Tudo o que Você Precisa Saber Sobre as Infrações de Trânsito, 2ª Edição, São Paulo – SP, Editora Letras Jurídicas, 2009.
- PORTÃO, Sergio de Bona, Coletânea de Legislação de Trânsito Anotada, 11ª Edição, Tubarão – SC, Editora Copiart, 2007.
- RIZZARDO, Arnaldo, Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro, 6ª Edição, São Paulo – SP, Editora Revista dos Tribunais, 2007.
- BRASIL, Conselho Nacional de Trânsito do, Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Sinalização Horizontal, 1ª Edição, Brasília – DF, 2007.
- BRASIL, Conselho Nacional de Trânsito do, Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Sinalização Vertical de Regulamentação, 2ª Edição, Brasília – DF, 2007.
- DENATRAN, Departamento Nacional de Transito, Manual de Pocedimentos para o Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego, DENATRAN/FGV, Brasília – DF, 2001.
- Sentença - Município deve indenizar pedestre por queda em calçada mal conservada, Sentenças > Direito Civil > Responsabilidade Civil, http://www.centraljuridica.comsentenca/7/direito_civil/municipio_deve_indenizar_pedestre_por_queda..., 10-08-2011.
- ABREU JR., Jésus Cássio de, Improvidação ou Gestão do Trânsito, <http://www2.forumseguranca.org.br/node/21851>, Brasília – DF, 22/08/2007.
- NASCIMENTO, Flavio, Código de Trânsito Brasileiro Comentado, 1ª Edição, São Paulo – SP, 2001.
- SOUZA, Felisberto Chagas de, Responsabilidade Civil do Estado em Acidentes Automobilísticos, Monografia, UFSC, Florianópolis – SC, 1998.
- KUHN, Valdecir, Infrações de Trânsito e punições previstas na lei 9.503/97, 3ª Edição, São José do Cedro – SC, Editora Grafica Willy, 2008.

BETTES, Carlos Alexandre Negrini, Gestão Associada do Trânsito Urbano e os Consórcios Intermunicipais, Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Gestão Urbana PUCPR, Curitiba – PR, 2009.

LEI MUNICIPAL Nº 1.220, Código de Postura do Município de Mafra, Mafra – SC, 20/09/1982.

SCHULKA, Elisangela. Vereadores pedem revogação das multas por mudanças no trânsito em Mafra. *Diário de RioMafra*, Mafra - SC, Capa e Pag 3, 12 de maio de 2011.

SARTORI, Edewardes João. Santa Catarina encerra semestre com 129 mil veículos vendidos, Crescimento em relação a 2010 foi de 11%, *Tribuna da Fronteira*, Mafra - SC, Pag. 17, 06 de agosto de 2011.

Anexos:

Busca de notícias:

Procurar

**Riomafra
conta com**

> Pesquisar no portal

42.974 veículos

Por Gazeta de Riomafra | Publicado em 04/03/2011

As duas cidades já não comportam mais o número de veículos que trafegam todos os dias. Mau planejamento e facilidades na compra de um carro complicam a cada dia o trânsito em Riomafra



Segundo levantamento do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran- a frota de veículos vem aumentando a cada ano nas cidades brasileiras. Em Riomafra não poderia ser diferente, até o final do mês de fevereiro, somadas a frota de veículos das duas cidades, o número chega à casa de 42.974 veículos trafegando pela cidade.

Considerando o resultado do Censo IBGE 2010, que indica que a população de Rio Negro é de 31.261 habitantes, enquanto a de Mafra é de 52.920, Riomafra tem uma média de 1,95 veículos por habitantes.

Um ponto que ajudou a elevar o número de veículos e o aumento de congestionamentos são as vantagens oferecidas pelo governo federal para a compra do carro zero, uma estratégia para combater a crise

Fonte: Riomafra conta com 42.974 veículos « Canal Click Notícias <http://www.clickriomafra.com.br/portal/noticias/riomafra/?p=4059>

Ofício de resposta ao ofício de consulta ao departamento de trânsito do município de Mafra – SC.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MAFRA
Estado de Santa Catarina
Secretaria de Desenvolvimento Urbano E Meio Ambiente
DEPARTAMENTO DE TRANSITO
Praça Desembargador Flávio Tavares, nº 12
Telefone: (47) 3641 – 4034
E-mail: detramm@mafra.sc.gov.br

CL Nº 120/2011

Mafra, 22 Setembro 2011

PARA: Secretaria Municipal Desenvolvimento Urbano
Secretário Milton Antunes
Mafra SC

Cumprimentando-o cordialmente, em atenção a solicitação do Sr. Fernando Gonçalves, Sr. Secretário respondo aos questionamentos feitos do qual tenho conhecimento visto que minha admissão foi Fevereiro de 2011.

- 1 - O Deptº Trânsito esta vinculado a Secretaria Desenvolvimento Urbano a qual tem sua dotação Orçamentária, e os materiais diversos de sinalização estão sobre essa dotação, não tendo dotação especifica ao departamento.
- 2 - O Secretário da pasta Sr Milton Antunes, tendo um Diretor Haroldo João Heyse, E dois (02) servidores municipais que executam os trabalhos de sinalização.
- 3 - Temos somente um (01) veículo em mau estado (camioneta) e na necessidade a secretária auxilia com outro se necessário.
- 4 - A solicitação é feita muitas das vezes diretamente ao Secretário da pasta, outras solicitadas telefone. E as demais na recepção da secretária, ou pelo telefone 3641 4034.
- 5 - Pós Graduado em Gestão e Segurança do Trânsito.
- 6 - Muitas questões são levadas ate o gabinete do Prefeito, Secretário da Pasta, ou em reunião da Comissão Municipal de Trânsito.
- 7 - Existe mas não é tratada junto ao Departamento Trânsito
- 8 - Sim código posturas do Município, mas não é tratada junto ao departamento.
- 9 - Não, pois a estrutura de departamento esta sendo organizada, pois o Município de Mafra esta em fase final para sua Municipalização, Integrando-se ao Sistema Nacional de Trânsito, a qual terá atribuições especificas, aos tratamentos sobre a Educação Trânsito, Estatística e Engenharia de Trânsito

Sendo o que tínhamos para o momento, colocamos a disposição para quaisquer duvidas e na oportunidade reiteramos protestos de estima e apreço.

Haroldo João Heyse
Diretor do Departamento
de Trânsito de Mafra
O TRANSITO SEMPRE EM MUDANÇA GENTE MUDA!
DETRAMM
do Trânsito
do Município de Mafra

Lei que regula a construção de calçadas em vias pavimentadas no município de Mafra SC.



Prefeitura Municipal de Mafra
Secretaria Municipal de Administração Geral.


LEI Nº 1.445 - 25.08.1.986.

DISPÕE SOBRE A CONSTRUÇÃO DE PASSEIOS E/OU MUROS.

O Prefeito Municipal de Mafra, NERY ANTONIO NADER, faço saber que a Câmara Municipal aprova e eu sanciono a seguinte Lei:

- Art. 1º - Os terrenos edificados ou não, com testada para vias públicas pavimentadas, loteadas ou não, serão obrigatoriamente dotados de muros e/ou passeios.
- Art. 2º - O prazo para o início da construção e/ou recuperação de muro e/ou passeio é de 30 (trinta) dias a contar da data do recebimento da intimação pelo Departamento competente.
- Art. 3º - Os proprietários intimados que não atenderem a intimação, a Prefeitura o fará, cobrando posteriormente o custo real, acrescido de 20% (vinte por cento) sobre o montante dos custos, a título de taxa de administração, além das penas impostas pelos artigos correspondentes do "Código de Posturas".
- Art. 4º - As formas de cobrança dos serviços executados pela Prefeitura serão publicados em Edital por ocasião da realização dos mesmos.
- Art. 5º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei Mun. nº 1.254 de 20.04.1983 e demais disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Mafra, em 25 de Agosto de 1.986.


Nery Antonio Nader
Prefeito Municipal

Registrada e publicada a presente Lei, nesta Secretaria Municipal de Administração Geral, na mesma data.


Laydmar Licneraki Gomes

Secretaria Municipal de Administração Geral